

JOSÉ ANTONIO RUIZ HERNANDO

DON JOAQUIN DE ODRIOZOLA Y GRIMAUD

Arquitecto municipal de Segovia (1870-1913)

Discurso de entrada en la Academia de Historia y Arte de San Quirce, leído por su autor en la sesión pública celebrada el día 21 de diciembre de 1978.

Contestación por Angel García Sanz

Ante todo deseo expresar mi reconocimiento a la Academia por la deferencia que tuvo al asignarme un puesto entre sus ilustres miembros. Siempre es para un segoviano motivo de honra pertenecer a alguna de las entidades que velan y defienden los valores de nuestra tierra. En este sentido reitero mi agradecimiento.

Quiero igualmente evocar al hombre bueno que durante cuarenta años ocupó esta vacante. Jamás conocí a este hombre, que definió un ilustre escritor «Medio Catón y medio San Francisco». Prefiero a San Francisco, y creo que su bondad superó con creces la censura, que en él nunca fue hiriente.

Todo el mundo le recuerda y al hacerlo la sonrisa ilumina sus rostros. En algunos la presencia es más intensa y el epigrama por él creado aflora en sus labios. Su numen se hace presente en aquellos que saben de las triquiñuelas de esta pequeña ciudad o gustan de la poesía.

No tuve la suerte de conocerle. Y su forma física, importante sin duda para comprender a una persona, se me escapa. Mi relación con él se estableció, de una manera indirecta, a las pocas semanas de su muerte; una sesión necrológica, que me sorprendió al no ser un acto frío y elogioso, sino cálido y emotivo, y después el libro que, con el título *Clausura y poemas*, me regalara un día su hija.

Hoy, al ocupar su vacante, le pido disculpas; el historiador ha sustituido al poeta, el recopilador de datos a la sonrisa franca y gozosa. La Academia ha perdido con ello, y usted, don Luis Martín García Marcos, Luis Marcos, quizá sonría con esta broma que su ángel o el destino me han deparado.

JOAQUÍN DE ODRIOZOLA Y GRIMAUD, Arquitecto Municipal de Segovia (1870-1913)

Con fecha 17 de marzo de 1870 don Nicomedes Perier, arquitecto municipal, presenta un escrito al Ayuntamiento en el que renuncia a su cargo por serle «conveniente a sus intereses y necesario a la salud de sus hermanas trasladarse a Cartagena, su país natal». Para cubrir la vacante se ofrecieron tres arquitectos, siendo elegido el día 3 de mayo don Joaquín de Odriozola y Grimaud.

Don Joaquín debería ocuparse «con empeño en los trabajos, en los del plano general de la población necesario para las nuevas construcciones que se ejecuten en la población por la gran ventaja que un buen sistema de alineación proporciona a la misma, así como el de las cañerías de aguas potables e inmundas por los perjuicios que se siguen a las generales por quedar al capricho de los vecinos la construcción de los ramales parciales, se le nombra tal Arquitecto, esperando que los servicios relacionados y los demás ordinarios no dejará defraudado los deseos del Ayuntamiento al nombrarle para dicho cargo».

En 1870, Segovia era una ciudad en completa decadencia, inmersa en un estado de agonía que habría de prolongarse hasta bien entrado el siglo xx (1). Así es como la describen los viajeros que se acercan hasta ella atraídos por la fama del acueducto, y así es como, de una manera más fría, la significa la documentación de los archivos. Una población que ronda los diez mil habitantes, desperdigada por una superficie no menor que la de Segovia en los años cincuenta. Una ciudad de grandes espacios vacíos y caserones abandonados. Una vida rutinaria, monótona, tranquila, excesivamente tranquila, sacudida tan sólo por el crimen horrendo o por el terror a la peste. Las únicas ocasiones de esparcimiento lo proporcionan las festividades religiosas, los conciertos en el Paseo del Salón y las ferias de San Juan y San Pedro, que, curiosamente, en 1875 cuentan con el siguiente aliciente: «El Museo de Pinturas (2), la casa

de Expósitos y Hospicio estarán abiertos durante los dichos días de feria para todas las personas que deseen visitarles». Escasa diversión y aún menor actividad económica. Una ciudad de rentistas, a quienes los campesinos traen, en grandes carretas tiradas por bueyes, el censo anual en especie. Una ciudad de miseria —el Ayuntamiento reparte en Navidad cientos de panes para los pobres y no son suficientes—, donde el invierno se presenta tan duro para la «clase trabajadora», que se planean obras públicas para darles un jornal, y no hay trabajo para todos, y la apatía es tan profunda que un concejal se queja de que las obras municipales vayan lentamente debido a la «holgazanería de los jornaleros, a la tolerancia de los capataces y a la poca vigilancia que se ejerce sobre unos y otros». Esta apatía, originada por años y años de abandono, llega a anular su conciencia de clase, y si, alguna vez, se manifiestan ante el Ayuntamiento, lo hacen más demandando limosna que justicia.

A mediados del siglo XIX la invención del ferrocarril había llevado la esperanza a muchas ciudades aletargadas. La máquina de vapor también llega a nuestra ciudad. A ello se une la posibilidad de un desarrollo económico debido a la instalación, por estos mismos años, de un Regimiento de Artillería. El ferrocarril y el ejército son la panacea universal que habría de poner remedio a tantos males.

Los segovianos están pendientes de la construcción de la línea de Segovia a Medina del Campo y el Ayuntamiento otorga recursos para el arreglo del ex convento de San Francisco y la compra de la Casa Grande con destino al regimiento de artillería. Pasado ya un siglo, muchos nos tememos que Segovia no alcanzó todo lo que persiguiera. Las palabras, llenas de tristeza, de un concejal son un claro exponente de la pérdida, por parte de la conciencia ciudadana, de la fe en las promesas de los organismos superiores. En 1896 la Academia de Artillería solicita al Concejo una subvención para el alcázar (3). En la sesión de 28 de marzo se responde: «Atento el Ayuntamiento

a contener la decadencia de esta localidad, tan acentuada no ha muchos años, realizó sacrificios extraordinarios, muy superiores a sus recursos, para lograr un plausible desiderátum, y después de invertir millón y medio en un cuartel modelo a fin de obtener la permanencia, que no alcanzara, de un regimiento montado de Artillería, subvencionó con ocho millones próximamente las vías férreas de Medina a esta Ciudad y desde ella a Villalba, y se impuso frecuentes desembolsos para atender a necesidades de la Academia de la citada arma y de su Campo de Tiro, bajo la firme creencia siempre de que tales venteros de riqueza habrían de contribuir y resolver de modo favorable la difícil crisis porque este pueblo atravesaba, al par que a salvar con una administración celosa y económica la hacienda municipal amenazada de la banca rota... En tal estado financiero este Municipio, y teniendo la experiencia de que sus cuantiosos sacrificios fueron por desgracia estériles en su mayor parte...», no puede conceder lo solicitado.

Esta es la ciudad donde un joven arquitecto de veintiséis años, correspondiente de la Real Academia de San Fernando, ha venido a ejercer su profesión. En sus manos la ciudad medieval, estancada durante más de dos centurias, da un giro de noventa grados y se abre al siglo xx. Odriozola es el generador de la forma urbana que nos es dada contemplar hoy día.

Dos fueron los temas fundamentales para el arquitecto del siglo xix: el hierro y el ensanche de las ciudades. Diversos factores coadyuvarán a que ambos se desarrollen notablemente. Pero el hombre gana en bienestar material lo que pierde en cuanto ser histórico. Se da cuenta de que la destrucción de la ciudad antigua es la de su propia identidad y comienza a interesarse por la conservación del lugar donde vino al mundo.

Ha transcurrido un siglo, pasó el furor del hierro y, tal vez, el de la escuadra y cartabón sobre la trama de las viejas ciudades, pero no se ha resuelto con respecto a éstas la coexistencia de lo antiguo y lo nuevo, al contrario, está en plena efervescencia. Hay que entenderlo para poder apreciar la obra de

Odriozola. Proyectó en hierro y abrió nuevas vías, pero se encontró con un organismo cerrado y coherente que no admitía cambio. Advirtió que el problema no tenía solución y las memorias de algunos proyectos, a veces ambiguas, no dejan lugar a dudas.

Veamos cómo actuó en estos campos.

La primera vez que el hierro se utilizó en Segovia fue en las galerías viejas del cementerio. En 1871 se autoriza a Odriozola a viajar a Valladolid con el fin de encargar treinta y tres columnas en la «Fundición del Canal». Esta obra primeriza no tiene más valor que el del puro testimonio arqueológico. De mayores vuelos fueron sus proyectos para mercados cubiertos, viaducto de la Canaleja y quiosco de música en la Playa Mayor. Bien distintos entre sí, únicamente vería realizado este último.

En 1879 el Concejo propone colocar un quiosco de música en la Plaza Mayor, cuya inauguración tuvo lugar al año siguiente. Sobre un zócalo de ladrillo, granito y caliza de Bernuy se levantaba el pabellón de hierro fundido que sería, según la memoria, «gris y de segunda fusión. Las piezas serán moldeadas con toda limpieza, sin hendiduras, burbujas...». Sobre las airoas columnas, una cubierta de pino de tea de América y planchas de zinc. A la puja de obras, que fue rematada en don José del Barrio, se presentó Angel Pulido, el eminente forjador que trabajó las verjas y lámparas que adornan el retablo del Cristo de Lozoya en la Catedral.

El quiosco fue desmontado a principios de este siglo ante la idea de erigir un monumento conmemorativo a las Grandezas de Segovia. Cabello Doderó, arquitecto municipal por los años veinte, ante el costo de la reparación que necesitaba, si el Ayuntamiento lo volvía a colocar, se dirigió a los ediles sugiriéndoles que pensaran sobre «el dudoso buen efecto que pudiera producir en el centro de la actual glorieta el mencionado quiosco, lo que para en plazo no lejano pudiera obligar a la

Corporación Municipal a tomar nuevamente el acuerdo de demolerlo...». ¡Palabras bien proféticas! (4).

El tema del mercado cubierto le absorbió a lo largo de su carrera municipal, sin que, desgraciadamente, ninguno de los sucesivos proyectos llegara a cuajar.

El primero fue el que le brindó la posibilidad de edificar en el solar del recién derribado ex convento de Los Huertos, sobre el que tantas especulaciones se hicieron. El viejo edificio, cedido por el Ministerio de Hacienda, tenía unas fuertes bóvedas en los sótanos, que Odriozola decidió incluir en el proyecto para utilizarlas como almacén. Para aprovechar esta infraestructura, el edificio se disponía en forma de ele. En 1893, liberado el solar de las ruinas que aún permanecían, decide variar la planta, y, sin ningún tipo de condicionantes, diseña una estructura más coherente y funcional. Tres naves de 51 por 31 metros. El espacio central se dejaba para los puestos ambulantes y, curiosamente, no se disponía sótano, porque los vendedores de puestos fijos se proveían los jueves y domingos y no necesitaban almacén. Los muros de cierre eran de ladrillo visto entre pilastras de caliza blanca de Bernuy y se levantaban sobre un fuerte zócalo de granito. Su aspecto era, por tanto, el de un volumen cerrado, frente a la transparencia de las estructuras de hierro y cristal que llenaban las ciudades europeas. Esta solución híbrida, fábrica y hierro, la justificaba de una forma tan sensata que, efectivamente, los últimos mercados de hierro que en Europa se levantaron no fueron transparentes como en un principio, en que, llevados los arquitectos por las posibilidades del hierro y del cristal no vacilaron en sacrificar la funcional en aras de una mayor ligereza. Dice Odriozola: «Los principales mercados de hierro y cristal construidos en Madrid y otras capitales se vio que adolecen de defectos esenciales, precisamente por el empleo exclusivo de estos materiales y sobre todo por haber puesto la cubierta de metal, convirtiendo aquellos locales en un inmenso brasero durante los fuertes calores del estío, hasta el punto de inutilizar varias mercancías, e igualmente el invierno por la conductibilidad de

los materiales». La visita a varios mercados de otras tantas ciudades españolas le llevó a esta tan lógica conclusión. La cubierta la proyectaba con formas de hierro que soportaban correas de madera y sobre éstas la tablazón y las tejas. Para animar a construirlo presentó un estudio económico en el que el costo se amortizaba con los ingresos devengados en concepto de alquiler de los puestos. Por varias razones que no vienen al caso, no llegó a construirse, reservándose el solar para las escuelas, también de su mano, y jardincillos actualmente existentes.

Un segundo intento fallido tiene lugar en 1889. El sitio elegido es la plazuela de Santa Eulalia. Era el proyecto más liviano de cuantos dibujó, al no existir apenas fábrica.

En el otoño de 1901 tuvo lugar en Segovia una exposición provincial. El Ayuntamiento adquirió una estructura metálica (5) para la sección de Agricultura e Industria que instaló en la plazuela de la Academia de Artillería. A raíz de esto, y para aprovecharla una vez finalizada la exposición, se pensó en el tan traído y llevado mercado cubierto. Parecía que, por fin, podría realizar el suspirado proyecto, e incluso llegaron a iniciarse los trabajos previos en la plazuela de San Agustín. Al poco tiempo se suspendieron por el costo que ocasionaba la profundidad en la cimentación. Entonces se decidió cambiarlo de sitio e instalarlo en la calle del Carmen. Para ello habría de expropiarse la manzana comprendida entre las calles de San Francisco, Doctor Sancho, Travesía de la Roncha, San Clemente, plazuela del Carmen y Perocota.

La armadura, de 51 por 15 metros, se había comprado en Bilbao. El intercolumnio era de 10 metros. Odriezola propuso dividirla en dos tramos de 25 metros y formar de este modo una planta casi cuadrada. Vuelve a insistir en su teoría acerca de la climatización de los mercados y lo cierra con muros de fábrica, que le dan, como al primitivo, un aspecto de arquitectura neogriega. Esta vez fallaron los licitadores. Piensa que

es excesivamente grande y decide reducirlo casi a la mitad. En 1909 presenta la nueva solución; la última en torno a este tema. Definitivamente Odriozola y Segovia se quedan sin su anhelado mercado cubierto.

El tercer gran proyecto, y el más ambicioso, fue el viaducto que había de unir la Canaleja con el Paseo Nuevo. En esta propuesta, que suscitó tan grande polémica en la ciudad, confluyen los tres puntos a que antes hicimos referencia: el ferrocarril, el ensanche de poblaciones y el derribo de un monumento.

Con fecha 26 de marzo de 1883, la Dirección General de Propiedades y Derechos del Estado, le comunica al Ayuntamiento, que lo había solicitado para derribarlo, con el fin de ensanchar la calle Real del Carmen y bajada de la Canaleja, la cesión del reducto y fortín de la Puerta de los Picos o de San Martín (6), ya que por expediente de 31 de marzo de 1874 se dispuso que «las puertas de San Andrés, San Martín y Santiago no se considerasen acabados modelos de arte para que se conservasen».

La protesta ante el derribo por parte de algunos vecinos de la ciudad y otras entidades, da lugar a un curioso expediente en que se puede detectar la política edilicia seguida por un Ayuntamiento del siglo XIX. La falta de tiempo nos impide examinarlo con la atención que merece. Entre las voces que se alzaron destaca la de don Ezequiel González. Aparte de la defensa que hace del edificio, es notable porque, en su informe, se dio cuenta de la inviabilidad del proyecto. Alega: «el que ha de ser la arteria principal para ir al ferrocarril, es un verdadero absurdo, una cosa que carece de sentido común, porque es tan grande su desnivel, que es y será siempre absolutamente imposible el paso de carros, de coches y de caballerías, y muy molesta la subida y bajada para la gente de a pie por su asperísima pendiente. La vía para el ferrocarril es ahora y lo será siempre la calle de San Francisco, la de Santa Eulalia y la del Mercado». Añade que lo que se gana ampliando la calle

se pierde con la destrucción de la puerta. ¿Acaso no se ha respetado en Madrid la Puerta de Alcalá, siendo como es un «pueblo de medio millón de almas cuando Segovia no tiene 10.000 solamente y apenas tráfico ni carruages». En la sesión municipal de 18 de agosto se desestima lo solicitado, aduciendo la necesidad de que Segovia entre «en la vida moderna» a través de los ensanches. Este será el caballo de batalla hasta nuestros días.

Pensamos que las alegaciones tan acertadas de don Ezequiel González debieron de influir en la idea de Odriozola de construir el viaducto que posibilitara la circulación de vehículos y el acercamiento de la estación a la ciudad. El 24 de noviembre de 1883 presentó ante la corporación municipal un anteproyecto «aprovechando el vano descubierto en la Calle Real con el derribo de los Fortines y puertas de los Picos o San Martín». Después de examinar las posibles soluciones para la bajada de la Canaleja (7), pasa a profundizar en el viaducto y lo justifica y analiza de este modo: «Próximo á terminar el Ferrocarril á Medina del Campo, ya para subastarse su continuación á Villalba y en estudio el de Aranda de Duero, urge abrir una vía de comunicación entre la ciudad y la Estación de estos Ferrocarriles. El Ayuntamiento no tiene olvidado proyecto de tal importancia, y al efecto tiene ya aprobados los planos de alineación de todas las calles que se dirigen á aquel centro además de casi todas las del interior de la Ciudad; pero para realizar cualquiera de estos planos a nadie se oculta el excesivo coste que tendrían en la precisión de ocupar zonas inmensas de propiedades urbanas, cuyo valor se aumentaría en la urgencia de expropiarlas en un corto plazo.

Fundado en esto, y viendo que la diferencia de rasantes entre la Calle Real y el Paseo Nuevo es muy pequeña, que la distancia a la Estación por este punto es muy corta y sobre todo que la expropiación sería de poca importancia, nos atrevemos á proponer un proyecto de viaducto entre los referidos puntos de la Calle Real y el Paseo Nuevo, en la creencia que

con la realización de esta gran vía se llenarían las condiciones de utilidad, economía, ornato, y comodidad para el vecindario.

Como preliminar en el estudio detallado de este pensamiento y para que la Corporación pueda formarse una idea aproximada acompañamos un ligero croquis de esta construcción.

Partiendo de una gran plaza semicircular, con un radio de 28 metros, construida sobre el escarpe del terreno y en el vano de la calle referida empieza el viaducto salvando el valle o cuenca del arroyo Clamores hasta el paseo Nuevo.

Este trayecto abarca una distancia de 600 metros y 430, según se dirija á la Yglesia de Santo Tomás o á la glorieta del Fielato de San Roque á donde también confluye la carretera de Villacastín.

Con el primer trazado se salva la Fábrica de papel, pero en cambio su coste es mayor, por el aumento de su longitud. En el segundo, cuyo eje se representa en la misma planta con línea de trazos, se acorta una distancia de 170 metros.

Por este croquis se manifiesta la clase de construcción que proyectamos para salvar este vano. En su mayor altura, con una distancia de 260 metros, dividida en tramos de 20, se elevan sobre basas de piedra granito los pilares ó apoyos verticales compuestos de seis columnas de hierro enlazadas entre sí con bridas en sentido diagonal para evitar todo movimiento de torsion ó inclinacion en sentido vertical. Sobre estos apoyos se tienden los tramos de hierro formados con vigas armadas de celosía para dar un ancho de doce metros, con lo qual se da el desarrollo suficiente para la circulación de tran-vías y toda clase de carruages desde la Estacion a la Ciudad. Para la comunicación con el barrio de San Millán se proyectan dos grandes escalinatas apoyadas en los muros curvos de la plazuela circular.

El resto del trayecto, ya de menor elevación, se salva con arcos de piedra continuando con un terraplén para su terminación y enlace con el Camino Nuevo.

Tal es el pensamiento que tengo el honor de someter al examen de la Excma. Corporación Municipal, para si merece su aprobación, formar los estudios detallados que exige un proyecto de tal importancia. Segovia, 24 de noviembre de 1883».

Fue una lástima que no pasara de anteproyecto y Odríozola no perfilara y dibujara los detalles. Tal y como lo dejó, plantea interrogantes, sobre todo en las pilas de hierro con una sola y enorme cruz de San Andrés para zunchar los seis pilares verticales. La forma del viaducto era la normal en los del pasado siglo; unas pilas verticales y una plataforma horizontal, que alcanzó grados de belleza considerables en las obras de Eiffel.

No llegaba a tanto nuestro proyecto, pero reconstruyamos, por un momento la imagen de este puente de hierro tendido sobre el barrio de San Millán y casi paralelo al Acueducto. La imagen no deja de ser chocante y sugestiva.

El viaducto nos introduce en el campo tan problemático del urbanismo del siglo XIX: la remodelación de la ciudad antigua. La necesidad de alinear y dar un nuevo aspecto a la ciudad comenzó a manifestarse a mediados de siglo. El primer ejemplo que conocemos es el ensanche de la calle del Pozuelo, debido al arquitecto Asensio en 1861. Por Real Orden de 23 de octubre de 1866 se aprueba el plano de ordenación de la Plaza Mayor y calles adyacentes. En función de este espacio se iniciará el planeamiento del resto de la ciudad. Con la construcción de la estación del ferrocarril se creará un segundo polo de actuación, justificándose, desde entonces, las alineaciones y ensanches por el deseo de unir ambos puntos. No otra es la motivación, como veremos, de la apertura de la actual calle de Cronista Lecea.

«Nada más bello ni que contribuya al buen aspecto y her-

mosura de una población, que un estudiado y bien entendido sistema de alineaciones. *Por el se consigue mayor salubridad, facilitando las corrientes de aire, y el que en una población se respire una buena y rara atmósfera que es el principal objeto a que debe atender toda Corporación Municipal*». Así empieza la memoria del anteproyecto de alineación de la Plaza de la Constitución que en 1866 redacta don José Antonio, el iniciador del moderno urbanismo en Segovia. Y además, continúa, es útil «... para destruir las irregularidades y defectos de que estan recargadas y adolecen las calles de la mayor parte de las poblaciones, particularmente las que, como esta, son de antigua fundación; *aumenta ademas en gran manera el valor de los solares que siempre esta con la importancia y buena disposicion de la vía pública; facilita las comunicaciones interiores de la poblacion y finalmente la administracion encuentra una grande ventaja cual es, que una vez aprobado el plano general de alineaciones se evade de la infinidad de pretensiones de interés privado de que generalmente se ve acosada; y al mismo tiempo es tambien ventajoso para los particulares, pues les libra de las arbitrarias determinaciones que la autoridad pudiese tomar y litigios a ellas consiguientes*».

Asensio se dio cuenta de dos problemas inherentes a Segovia: su historia y su situación topográfica, «su mismo suelo en su mayor parte de roca parece viene a coincidir para hacer difícil, si no imposible, la realizacion del sistema de alineaciones y ultimamente una porción de edificios respetables ya por los recuerdos artísticos historicos o genero característico de su arquitectura, los cuales un artista un amante de su patria y en general cualquier persona ilustrada no puede menos de respetar y venerar vienen parece a conspirar al mismo fin». No quiero extenderme sobre esta memoria, interesante documento para el urbanismo segoviano del siglo pasado, por no hacerme prolijo.

La Plaza Mayor, corazón de la ciudad, ha de ser el punto donde se inicien las reformas urbanas. El la diseñó con su configuración actual, después de haber estudiado varias y

curiosas soluciones, tomando como modelo los soportales del Ayuntamiento. Las calles que a ella afluyen se las considera de primero, segundo o tercer orden con respecto a su anchura, que varía de los ocho a los seis metros. Las de menor anchura quedan reservadas al tráfico peatonal y de caballerías. En el centro de la plaza una zona de paseo elíptica donde poder alzar un monumento a las Grandezas de Segovia.

Odrizola es el ordenador de la manzana del lado este, la famosa del Mesón Grande, que tantos quebraderos dio al Ayuntamiento. En 1884, a propuesta de una sociedad de vecinos, y aprovechando que los arcos estando contruidos en parte, se lanza la idea de edificar un teatro sobre el solar del Mesón Grande. Odrizola propone entonces la expropiación íntegra de toda la manzana. Las obras son tan lentas, que hasta el año de 1917 no se terminó por completo la famosa arcada. Mucho antes, en 1894, Marinas, haciéndose eco de la sugerencia de Asensio de colocar un monumento en el centro de la misma, remite una instancia a la Corporación Municipal para erigir un monumento a Juan Bravo.

Pero será Odrizola quien dé un gigantesco impulso a las nuevas alineaciones, hasta tal punto, que todas las calles segovianas tuvieron su proyecto de alineación y el aspecto actual de la ciudad se debe a su planificación. E incluso sus ideas se han llevado a la práctica en nuestros días.

El arranque de su actividad urbanística tiene como punto de partida el año de 1872, en que el Ayuntamiento, con fecha 1 de agosto, le encargó una serie de proyectos, entre los que interesa destacar: construcción de los soportales de la Plaza Mayor; plaza cubierta para la expendedoría de artículos de primera necesidad; alineación de calles, y en primer lugar la de Juan Bravo; ensanche del Salón y arreglo de la bajada del Postigo.

«La especial situación que ocupa la Ciudad sobre la gran roca de elevada altura y de muy poca superficie dificulta so-

bremasera proyectar un sistema de alineacion que siguiendo como base la línea recta regularice las manzanas de las casas y permita el necesario ensanche a las calles para la circulacion de carruages, cada vez en mas creciente desarrollo» (8).

«Cada día se nota mas la necesidad de dar un acceso facil al centro de la Ciudad por el aumento de habitantes y de carruages que felizmente adquiere esta capital, con mas sí se lleva a cabo el proyecto de tranvía electrico o de vapor a la Granja que parece ya un hecho» (9).

Para Odriozola, el tráfico es el factor condicionante del urbanismo. También lo era para el concejal señor Marañón, quien ante la avalancha de carros que vienen a pagar impuestos en especie, propone se les obligue a subir a la Plaza por la calle Real y desciendan al Azoguejo por las calles de Caño Seco, Trinidad, San Agustín y San Juan. La propuesta se aceptó, pero en sentido inverso. Es decir, como ha existido hasta hace pocos años.

En 1880 el concejal señor Cataneo expone ante el Concejo lo siguiente: «Habiendo tomado algun incremento en esta Ciudad la construccion de nuevos edificios y la reparacion de los ya contruidos se hacen necesarios planos de alineacion, al menos en sus calles, principales, a los cuales hayan de sujetarse aquéllas; y al efecto el concejal que suscribe tiene el honor de proponer a esta Ilustre Corporacion Municipal se sirva acordar que el Sr. Arquitecto, de acuerdo con la Comision de Policía Urbana, proceda con la mayor brevedad a levantar los planos geometricos de alinacion de las calles de Juan Bravo, Real del Carmen, San Juan, San Agustín, La Trinidad y Valdeláguila hasta desembocar en la Plaza Mayor por los Caños Secos, dandolas la anchura conveniente que permita con algun desahogo el transito de carruages por las indicadas calles, unicas de acceso a esta poblacion».

En 1886 Odriozola comunica estar iniciado un plano general de la ciudad, «donde se marquen en conjunto las reformas

proyectadas pues el municipio no posee mas que un pequeño y antiguo plano firmado por el Coronel de Artillería D. Joaquín de Góngora». En el 95 se dirige a la Corporación Municipal dándole cuenta como «desde 1879 hasta la fecha tiene terminados diez y siete expedientes de alineación que comprenden otras tantas zonas y casi todas las calles de la ciudad, faltándole únicamente el general, cuyo trabajo, aunque lo tiene bastante adelantado, exige aun mucho estudio en las operaciones de campo y de gabinete».

Veamos algunos de los proyectos que trazó: 1875, plazuela de la Merced; 1878, ordenación de las calles con salida a la plazuela de Santa Eulalia y calle de San Francisco; 1879, Paseo del Salón y calle de Juan Bravo; 1880, calle de San Juan; 1883, Muerte y Vida, del Mercado a la Estación del Ferrocarril y Paseo Nuevo desde Santo Tomás a la Estación; en el mismo año de la Plaza Mayor al Azoguejo por San Facundo y «establecimiento de un tranvía entre ambos puntos y la Estación del camino de hierro»; 1888, de la Estación a la carretera de La Granja e informe de la «ya acordada carretera desde San Lázaro al Paseo Nuevo»; 1889, del Azoguejo al Camino Nuevo por Santo Tomás e intento de ensanchar el Azoguejo; 1891, bajada del Postigo; del año 93 a 1900, encauzamiento y cubrición del arroyo Clamores; 1899, intento de unir Rehoyo con la plazuela de los Huertos; 1907, carretera de Boceguillas; 1911, Perocota, plazuela del Carmen y San Clemente. Además, en 1906 da cuenta de haber colocado la cañería a presión desde Chamberí a la calle del Sauco. La lista sería interminable, algunos se llevaron a la práctica, otros no pasaron del proyecto.

Finalmente, tales alineaciones, que, por otra parte, se produjeron en casi todas las ciudades europeas, nos inducen a preguntarnos sobre la postura de Odriozola ante la ciudad. Ni siquiera la Comisión de Monumentos se dio cuenta de su valor, sólo del edificio aislado, y si Odriozola se preocupó por el Acueducto y de algún otro edificio, no es menos cierto que a él se debe el derribo del «arco y arquetón ruinoso que existe en la Plazuela del Seminario por no prestar en la actualidad

servicio alguno». Así en 1903 desaparecieron el último arco de tan singular edificio y su «castellum aquae» (10). Los planos levantados, con otro motivo, reflejan esta parte del Acueducto, desconocida hasta hoy, tan importante para el correcto entendimiento del mismo.

Odriozola murió en diciembre de 1913, meses después de haberse jubilado (11). A los pocos años se produjo la primera reacción ciudadana ante el intento de alinear la calle de Escuderos, que él había proyectado en 1881. Sus vecinos y el mismo Concejo alegan que «la calle es de gran valor artístico debido a su especial sabor y antigüedad», gracias a lo cual podemos admirarla hoy en día.

Pero ya estamos en pleno siglo xx y les prometí no pasar de 1913.

(1) Eduardo Martínez de Pisón, *Segovia. Evolución de un paisaje urbano*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1976. Muy interesante para el conocimiento de la situación socioeconómica de la ciudad en el siglo xx.

(2) Estaba en la ex parroquia de San Facundo.

(3) Debemos añadir, para una mayor comprensión del texto y la amargura que de él destila, que el Acueducto y el Alcázar, fueron edificios por los que la Corporación Municipal, no sus individuos aislados, siempre tuvo estima y trató de evitar su ruina.

(4) Mucho honraría al Excmo. Ayuntamiento volver a colocar esta obra, quizás el único ejemplar que de la arquitectura del hierro queda en la ciudad.

(5) Se conserva en el archivo del Ayuntamiento un ferropusado con la planta y sección de esta nave.

(6) Odriozola remitió al Ministerio de Hacienda los planos y medidas de la puerta.

(7) Odriozola nos describe la Canaleja así: «Este paso consiste hoy día en un estrechísimo callejón cubierto por la boveda que sostiene el revellín ó fortaleza construido inmediato al antiguo cubo por el año de mil ochocientos treinta y siete».

(8) Memoria del proyecto de alineación de la calle Real del Carmen y bajada de la Canaleja.

(9) Memoria del proyecto de la alineación y apertura de calle desde la Plaza Mayor a la calle de Colón por la de Rehoyo.

(10) El último arco volteaba desde la esquina de la tapia del jardín de la casa del gobernador, hasta el «castellum aquae», cuyos restos desaparecieron con el ensanche de la actual calle del Conde Gazola de Cereto.

(11) Sesión municipal de 9 de mayo de 1913.

«Los Sres. Comisarios de la de Gobierno Interior emiten informe en el expediente instruido a instancia del Sr. Arquitecto Municipal D. Joaquín Odriozola Grimaú, en pretensión de que se le jubile por encontrarse muy quebrantada su salud en el cual informe los que le suscriben, teniendo en cuenta que el interesado reúne los requisitos que establecen el art.º 2.º del Real Decreto de 2 de mayo de 1858 por llevar desempeñando dicho destino sin interrupción y con excelente comportamiento desde el 5 de mayo de 1870 y hallándose físicamente imposibilitado para continuar ejerciendo su cargo, según lo acreditan las certificaciones unidas al expediente, proponen se acuerde jubilar al expresado Sr. Odriozola con la cantidad de 3200 pesetas que constituyen las cuatro quintas partes de 4000 pesetas en que para estos efectos calculan los que dictaminan fijado el sueldo mayor que desde hace bastantes años viene disfrutando el interesado, deduciendo como es consiguiente de las 5275 pesetas que como haber anual tiene asignado en presupuesto el Sr. Odriozola, 1275 pesetas a que creen ascenderán próximamente todos los gastos de personal y material *“que considere necesario el Sr. Arquitecto”*, de cuya cuenta exclusiva han venido siendo tales gastos.

Así bien proponen los informantes, entre otros particulares que en el informe constan, que el Sr. Odriozola comience a disfrutar ese haber pasivo desde el día siguiente al en que la junta municipal sancione o ratifique el acuerdo del Ayuntamiento favorable a la jubilación; y el Consistorio acordó por unanimidad aprobar en todos sus extremos el informe de la Comisión.»

Parroquia de San Miguel Libro de difuntos.

«En la ciudad de Segovia a once de diciembre del año mil novecientos trece, yo el Doctor Don Benito de Frutos Gómez, cura párroco de la de Santa Bárbara (Catedral), mandé dar sepultura eclesiástica en el cementerio de esta capital al cadáver del Señor Don Joaquín Odriozola y Grimaud, natural de Madrid, hijo legítimo de Don Vicente y de Doña Isabel y viudo de Doña Agueda Arévalo Martínez. Falleció en su domicilio, calle de Velarde n.º 12, a las nueve de la noche del día de ayer,

JOSÉ ANTONIO RUIZ

a los 70 años de edad y a consecuencia de un epiteloma de la laringe según certificación del facultativo Don Francisco López Eliagaray. Recibió los Santos Sacramentos de penitencia y extrema unción con la indulgencia plenaria y se celebró por su eterno descanso un funeral mediano en la iglesia de San Miguel de esta parroquia y por ser verdad lo firmo fecha ut supra.»

DISCURSO DE RESPUESTA que el Académico de Numero ANGEL GARCIA SANZ pronunció tras el discurso de ingreso en la Academia de ANTONIO RUIZ HERNANDO, el 21 de diciembre de 1978.

Señores Académicos, amigos todos:

Agradezco muy de veras a mis compañeros de Academia el encargo que me han hecho de que pronuncie unas palabras en nombre de la institución para recibir entre nosotros a Antonio Ruiz Hernando como Académico de Número. Este grato encargo me depara la oportunidad de glosar en público los méritos de una persona a la que profeso sincera amistad y la máxima estima como profesional de la investigación histórica.

Antonio Ruiz nació en 1943 en Segovia, en una casa de la calle de La Almuzara. En esa zona de la ciudad, tan evocadora de la vieja Segovia, con sus pintorescas y tortuosas callejas características del barrio judío, transcurrió su infancia, lo que —me es grato imaginar— debió influir en su posterior dedicación como historiador a investigar el pasado urbanístico de Segovia. Es sabido que las experiencias infantiles son muchas veces determinantes para las personas, especialmente si se trata de personas dotadas de alta sensibilidad, como es el caso del nuevo Académico.

Sé que guarda un cariñoso recuerdo por las monjas del Hospital de la Misericordia, que le enseñaron a leer en el colegio que antaño mantenían abierto. Después siguió aprendiendo en el desaparecido Liceo Segoviano, que estaba en la plaza de San Esteban, frente a la iglesia de este nombre y al palacio del Obispo. En el Instituto de Enseñanza media de nuestra ciudad, entonces el único existente en ella, cursó el bachillerato. En 1967 concluyó los estudios de la Licenciatura en Historia y Geografía en la Universidad Complutense, defendiendo su Tesis de Licenciatura en junio del año siguiente.

JOSÉ ANTONIO RUIZ

El tema de este trabajo de investigación era *La arquitectura civil de estilo románico de la ciudad de Segovia*.

Este trabajo apareció impreso en 1973 en las páginas de la revista de esta institución ESTUDIOS SEGOVIANOS (número 73, tomo XXV, págs. 53-116, más 6 láminas), y es la principal obra que hasta ahora ha publicado el nuevo Académico.

Esta obra, centrada sobre un tema muy poco tratado hasta entonces, constituye una aportación verdaderamente relevante a la historia urbanística de nuestra ciudad. En las páginas de este trabajo Antonio Ruiz reconstruye de forma viva la historia de los barrios y de los edificios con una meticulosidad sorprendente y una sensibilidad que no olvida detalle. Pero esta obra no sólo es muy valiosa por la aportación que significa al conocimiento del pasado de nuestra ciudad, sino también —y yo me atrevería a decir que sobre todo por lo que permite esperar del autor en futuras investigaciones— por la innovación que representa en cuanto al método adoptado para abordar este tipo de temas. En efecto, se trata de una obra en la que las teorizaciones sobre arte pasan a un segundo y justo plano y se impone el documento concreto como instrumento fundamental del conocimiento. Es una obra hecha con documentos a los que, oportuna e inteligentemente, hace hablar el autor. Antes, naturalmente, los ha tenido que localizar en los archivos.

El brillante discurso con que Antonio Ruiz acaba de deleitarnos e ilustrarnos sobre el arquitecto Odriozola es otro recentísimo testimonio de este buen hacer del nuevo Académico como profesional de la investigación histórica. Y estamos todos seguros de que su ya avanzada Tesis de Doctorado sobre la formación urbanística de Segovia será la plasmación magistral de todas estas cualidades que lucen en Antonio Ruiz Hernando, profesor de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid.

Pero el nuevo Académico no sólo habla y escribe con gran

autoridad y rigor sobre Segovia: lo hace, además, con gran amor, amor por Segovia que sin duda no ha hecho más que crecer y madurar desde que de niño callejeaba por los barrios que rodean la Catedral. Estoy convencido que fue este amor por Segovia lo que le movió a aceptar en 1971 el cargo de Consejero Provincial de Bellas Artes, cargo desde el que defiende cada día con decisión y valentía el excepcional legado histórico, artístico y cultural que es Segovia, el objeto de su quehacer como investigador.

Pero el amor que Antonio Ruiz profesa a Segovia está muy distante de un sentimiento localista, cerrado, que «desprecia cuanto ignora». Todos sabemos de los largos viajes del nuevo Académico por singulares parajes del mundo, donde sabe apreciar con entusiasmo también las excelencias de otras ciudades, de otras culturas y civilizaciones. En realidad, Antonio Ruiz ama a Segovia a fuer de cosmopolita.

Para terminar, no puedo silenciar una faceta de la personalidad del nuevo Académico: su saber divertirse al «modo contemporáneo», su irrefrenable propensión a trasnochar charlando con sus muchos amigos y numerosas amigas, su alegría de vivir. Es ésta a la sazón una nota poco «académica» en el sentido tradicional de esta palabra. Pero San Quirce se rejuvenece, y con Antonio Ruiz sentado en este ábside será falsa ya la afirmación de que la Academia sólo acoge a personalidades vetustas.

Por todo ello, ¡Bienvenido, Antonio Ruiz, a San Quirce en nombre de todos los compañeros de Academia! ¡Estamos seguros de que tu colaboración será preciosa para esta institución y para Segovia!

He dicho.